

Unternehmertag Fahrschule: Spannender Austausch über Zukunftsperspektiven der Branche

Rund 140 Branchenvertreter waren der Einladung des BDFU zum Unternehmertag Fahrschule gefolgt. Unter dem Motto „Fahrschule 4.0 – jetzt wird gehandelt“ wurden am Vormittag beispielhafte Projekte von Mitgliedsunternehmen vorgestellt, wie sich die Fahrschulen neue Geschäftsfelder erschließen könnten, die zugleich die Verkehrssicherheit erhöhen. Am Nachmittag ließen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über den aktuellen Stand der Reform des Fahrschulgesetzes informieren, das Anfang 2017 in Kraft treten soll.

Wer die Fahrschulbranche kennt, weiß: Sie hat sowohl ein Rentabilitäts- also auch ein Nachfolgeproblem – das Durchschnittsalter der Fahrlehrer liegt inzwischen bei 53 Jahren. Hinzu kommen vier gesellschaftliche Trends, die sich auf die Entwicklung der Fahrschulen auswirken, so der BDFU-Vorsitzende Rainer Zeltwanger in seinem Einführungsreferat. Erstens ist der Führerschein für viele Jugendliche heute nicht mehr so wichtig, wie noch vor einigen Jahren. Zweitens nimmt die Zahl der Jugendlichen insgesamt ab. Drittens scheint die Geiz-ist-geil-Mentalität aus der Mode zu kommen. Bei älteren Fahrschülern ist weniger das Geld als die Zeit knapp, deshalb kommt es ihnen nicht in erster Linie auf den Preis, sondern auf einen guten Service an. Viertens führen Fahrassistenzsysteme und das teilautonome Fahren dazu, dass sich die Rolle des Fahrers wandelt. Wer beim Autokauf nicht auf den letzten Cent achten muss, braucht schon heute nicht mehr einparken oder am Berg anfahren zu können. Ging es früher vor allem ums Regeln, geht es heute verstärkt ums Überwachen, so Prof. Dr. Arnd Engeln von der Hochschule der Medien in Stuttgart in seinem Impulsreferat. Diesen Trends müssen sich die Fahrschulen stellen und neue Geschäftsfelder entwickeln. Anskizziert und vorgestellt wurden auf dem Unternehmertag Ideen „von der Wiege bis zur Bahre“, also von der Verkehrserziehung in Kindergärten und Schulen über die „Führerschein-ausbildung mit e-Effekt“ bis zum Senior-fit-Training.

Infotainment im Auto

Prof. Dr. Arnd Engeln, der sich in seiner Habilitationsschrift mit der nutzerorientierten Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen beschäftigte, sprach in seinem Vortrag von der Mobilität als einem hoch dynamischen System, dessen laufende Veränderungen sich auch auf das Verhalten der Autofahrer auswirkten.

Vergleiche man zum Beispiel das Cockpit eines Neuwagens aus dem Jahr 1970 mit dem eines Autos von heute, sehe man auf den ersten Blick, wie exponentiell

die Zahl der Anzeigen zugenommen habe. Autos sind heutzutage mit Infotainmentsystemen ausgestattet, in denen Autoradio, Navigationssystem, Freisprecheinrichtung, Fahrerassistenzsysteme und weitere Funktionen zu einer zentralen Bedieneinheit zusammengeführt sind. Und dieses Infotainment sei mit einem großen Ablenkungspotenzial verbunden, so Prof. Engeln.

Ältere Menschen sind aber oft nicht mehr in der Lage, Informationen schnell zu verarbeiten. Manche wissen nicht einmal, wie man das Infoangebot nutzt – oder es abschaltet. Jüngere hingegen sind oft über mehrere Geräte gleichzeitig vernetzt – auch beim Autofahren. Dabei ist wissenschaftlich erwiesen, dass der Mensch nur dann zu mehreren Handlungen gleichzeitig fähig ist, wenn alle bis auf eine routinemäßig und damit automatisch ablaufen – wie zum Beispiel lenken, schalten und sich dabei unterhalten. In einer Studie gaben 56 Prozent der Befragten an, dass es vorkommt, dass sie telefonieren, während sie am Steuer sitzen; über 40 Prozent lesen während des Fahrens hin und wieder eine SMS oder bedienen das Navi. So steigt die kognitive Belastung beim Fahren immer stärker an, obwohl Fahrerassistenzsysteme eigentlich Entlastung bringen sollten.

Für die Fahrschulen ergäben sich laut Prof. Engeln daraus neue Aufgaben. Bei den Älteren gehe es insbesondere darum, sie in die Funktionen der Systeme einzuführen und das Bedienen zu üben. Bei den Jüngeren gehe es hingegen eher um die Selbstkontrolle und das Training der Rückübernahme teilautomatisierter Funktionen im Bedarfsfall.

e-driver licence

Rolf Dautel-Haussmann, Geschäftsführer der vpa Verkehrsfachschule und Mitglied des erweiterten Vorstands des BDFU, lieferte den Teilnehmern einen Erfahrungsbericht über die e-driver licence, bei der die Schüler zunächst mit einem Elektroauto kupplungsfrei fahren lernen, sich somit voll auf den Verkehr konzentrieren können, und erst dann auf ein Auto mit Schaltgetriebe umsteigen, auf dem dann auch die Prüfung abgelegt wird. Diese Art des Unterrichts sei sowohl für den Schüler als auch für den Fahrlehrer sehr viel entspannter. Die Schüler reagierten angesichts der Beschleunigung der Fahrzeuge zunächst euphorisch – dann stelle sich Gelassenheit ein. E-Fahrzeuge wirkten stress- und aggressionsmindernd, so Dautel-Haussmann, und dienten damit neben dem Schutz der Umwelt auch der Verkehrssicherheit. Die duale Ausbildung, bei der die komplette Grundausbildung inklusive eines Teils der Sonderfahrten auf einem E-Fahrzeug erfolgt, sei sehr effektiv und zukunftsorientiert, so Dautel-Haussmann – insbesondere, wenn sie noch durch den Einsatz eines Simulators unterstützt werde. Aufgrund dieser Erfahrungen ist der BDFU von seiner Forderung nach einem Wegfall der Automatikregelung inzwischen wieder abgerückt.

Dautel-Haussmann betonte aber auch, dass es bei der e-driver licence nicht nur um eine effektivere, bessere Fahrausbildung gehe. Wichtig sei zudem, dass Elektrofahrzeuge speziell ausgebildete Elektrofahrer bräuchten, schließlich sei der Fahrer – und dessen Fahrstil – ein wichtiger Einflussfaktor im Hinblick auf die Reich-

weite der Autos. Vermittelt würde im Rahmen der Führerscheinausbildung zudem die Nutzung moderner Mobilitätskonzepte wie Carsharing oder Car2go-Angebote.

Die Ausbildung von Elektrofahrern sei folglich eines der wichtigsten Zukunftsfelder für Fahrschulen. Entsprechend habe die vpa eine entsprechende Ausbildungskonzeption für Fahrlehrer entwickelt. Der Kauf eines Elektrofahrzeugs sei im Übrigen für Fahrschulen eine durchaus lohnende Investition. Zum einen sei das Fahrzeug ein echter Imageträger und zum zweiten erweitere sich der Wirkungsradius der Fahrschule, wenn das Elektroauto ein Alleinstellungsmerkmal biete. Dabei könne ein E-Auto durchaus ein herkömmliches Fahrschulfahrzeug ersetzen.

Von der Fahrschule zum Verkehrsinstitut

Sascha Fiek, Geschäftsführer der Academy Fahrschule Fiek-Egener-AVS, die sich auf die Berufskraftfahrerausbildung spezialisiert hat, präsentierte sein Geschäftssegment als spannendes Feld für Existenzgründer und zugleich als Beispiel, wie sich Fahrschulen als Bildungszentrum oder Verkehrsinstitut präsentieren können. Geboten werde hier ein Fullservice, vom Profiling – also der Prüfung, ob ein Kandidat sich für den Kraftfahrerberuf eignet – über die Aus- und Weiterbildung bis zur Beratung von Unternehmen, die Berufskraftfahrer einsetzen.

Unabdingbar sei für derartige Fahrschulen ein umfassendes Qualitätsmanagement, das von der Arbeitssicherheit und dem Datenschutz über die Personalentwicklung und dem Ressourcenmanagement bis zu betriebswirtschaftlichen Themen, der Evaluation der Zufriedenheit und dem Beschwerdemanagement reiche. Ein Aufwand, der sich lohne, so Fiek, weil man eine Fahrschule so ganz anders managen könne.

Personalentwicklung

Matthias Wimpf, Vorstand der Academy Holding AG, beschäftigte sich in seinem Referat mit der Personalentwicklung in Fahrschulen. Er betonte, wie wichtig es sei, dass sich Fahrschulen verstärkt um die Förderung des Nachwuchses bemühen. In einem Engpassberuf wie dem des Fahrlehrers komme es darauf an, dass die Unternehmen selbst die Initiative ergriffen. Wer bei seinen Mitarbeitern Vertrauen aufbaue, sie fördere, ihnen einen sicheren Arbeitsplatz biete und sie fair bezahle, habe gegenüber seinen Wettbewerbern den oft entscheidenden Vorsprung.

Ohne größere Betriebsstrukturen und qualifiziertes Personal geht es nicht

Zieht man eine Bilanz aus allen Impulsreferaten wird offensichtlich, dass Kleinstfahrschulen schnell an ihre Grenzen stoßen, wenn sie sich zu innovativen Zentren der Mobilität weiterentwickeln wollen – zum einen finanziell, denn der Ausbau des Fuhrparks oder die Anschaffung eines Simulators erfordern hohe Investitionen. Zum anderen aber auch personell, denn um unterschiedliche Zielgruppen ansprechen und ein breiteres Angebot an Dienstleistungen bieten zu können braucht man mehr und zugleich höher qualifiziertes Personal – und das fehlt!

„Vielleicht beißt sich hier die Katze ja in den Schwanz“, so Rainer Zeltwanger auf dem Unternehmertag. „Womöglich gewinnen wir den qualifizierten Nachwuchs genau mit dem Angebot, nicht mehr ‚nur‘ Fahrlehrer, sondern Coach in einem Mobilitätszentrum sein zu können – mit entsprechenden Karrierestufen und interessanten Aufstiegschancen.“

Stand der Reform des Fahrlehrergesetzes

Angesichts der Herausforderungen der Zukunft setzt die Branche große Erwartungen in die Reform des Fahrlehrergesetzes, die seit 15 Jahren angekündigt wird und nun bis Ende 2016 tatsächlich realisiert werden soll. Der BDFU hatte seine Expertise vielfach eingebracht und Vorschläge zur Entbürokratisierung sowie ein Karrieremodell für die Fahrlehrerausbildung entwickelt. Renate Barteld-Lehrfeld, Referatsleiterin im Bundesverkehrsministerium, präsentierte auf dem Unternehmertag den Stand der Dinge. Beim Thema „Förderung der Elektromobilität“ bestünde bei den Beteiligten kein Dissens. Beim Thema „Entbürokratisierung“ sei schon viel erreicht, wenn das Fahrlehrerrecht entrümpelt werde und alles weg falle, was bereits anderweitig, zum Beispiel über das Gewerbeamt, abgedeckt werde. So könnten Meldepflichten bei der Eröffnung oder Vergrößerung einer Fahrschule gestrichen werden, gleiches gelte für Tagesnachweise und Berichtshefte. Die Ausbildungsbescheinigungen würden überarbeitet und Formulare zusammengefügt. Als Zugangsvoraussetzung für den Beruf sei künftig der mittlere Bildungsabschluss vorgesehen; die Erfordernis der Klassen CE und A könne entfallen. Die Grundausbildung werde wohl um einen Monat verlängert; die Ausbildung könne um Zusatzmodule erweitert werden, sodass ein Karrieremodell entstehe. Zudem solle künftig die Gründung von Gemeinschaftsfahrschulen sowie die Kooperation selbstständiger Fahrschulen ermöglicht werden. Ob die Zweigstellenbegrenzung abgeschafft werde, sei noch nicht entschieden, so die wesentlichen von Barteld-Lehrfeld vorgestellten Eckpunkte.

Der vorgestellte Stand der Planungen stieß bei den versammelten Fahrlehrern im Großen und Ganzen auf Zustimmung. Der endgültige Referentenentwurf soll bis zum Verkehrsgerichtstag 2016 in Goslar ausgearbeitet und dort vorgelegt werden. Danach folgen die parlamentarische Beratung im Bundestag und die Anhörung der Verbände. Im Frühjahr 2017 soll das Reformpaket verabschiedet werden. Erst dann wird sich zeigen, ob die Hoffnungen der Fahrschulunternehmer tatsächlich erfüllt werden und das Korsett gesetzlicher Rahmenbedingungen, das ihnen derzeit kaum Luft zum Atmen lässt, gelockert wird. Denn nur wenn der Branche zumindest ansatzweise die gleiche unternehmerische Freiheit wie anderen gewährt wird, kann sie in Richtung Zukunft steuern und dabei ordentlich Gas geben!

Über den BDFU

Der BDFU ist die Interessenvertretung unternehmerisch denkender Fahrschulinhaber. Sie haben sich zusammengeschlossen, um sich für eine Reform des Fahrschulrechts einzusetzen und entsprechende Positionen zu entwickeln. Bürokratische Hemmnisse sollen abgebaut werden, damit die Branche ebenso frei unternehmerisch agieren kann, wie andere Berufsgruppen auch.